

Motor Journal 12

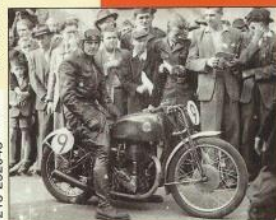
PROSINEC
2016

Ročník XVI.
číslo 176
120 • Kč



Foto: Robert Sobčák

Tatra 87



Zdeněk Frištenský

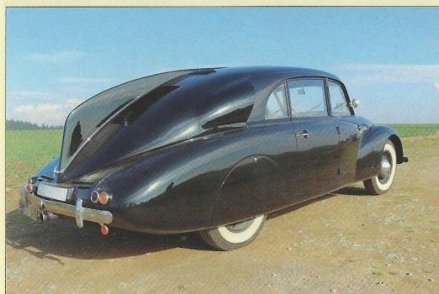


Václav Král



Ennstal Classic

Veteránsalon Motor Journalu 12/2016



Tatra 87, r. v. 1946

Předehra

Když byl v pondělí 5. března 1934 v Praze představen odborné veřejnosti nový, do posledních momentů utajovaný automobil Tatra 77, důvodem „jarní“ senzace byl vůz revoluční koncepce. Novináři, kteří se účastnili praktických jízd, se nezávisle na sobě shodli v superlativěch – akcelerace, ovladatelnost, dobře sedí v zatáčkách a trvalá rychlost nad 100 km v hodině slibuje zkrácení času při delších cestách. Tisková média svorně usoudila, že v kopřivnické výrobě osobních automobilů nastává zcela nové období, provázané převratnými konstrukčními změnami. Plným právem – jednalo se totiž o první sériově vyráběný automobil s aerodynamickou samonosnou

karosérií se vzduchem chlazeným osmiválcovým motorem. Byl to výsledek „Druhé Ledwinkovy koncepce“. Přemístil celý hnací agregát k zadní hnací nápravě pro účelné využití prostoru v zadní části aerodynamické karoserie tvarované podle vodní kapky. Byly to návrhy ověřené na tři prototypy označených V 570, často mylně vydávaných za pokus o lidový automobil.

Teprve 3. září 1934 byla přihlášená k registraci ochranná známka TATRA a úspěch na domácím trhu typ Tatra 77 zopakoval i na autosalonu v Paříži. Nejvyšší představitelé automobilů z Francie, USA a technici firmy Rolls-Royce měli zájem vyzkoušet aerodynamickou novinku na silnici. OHC motor o objemu 2973 cm³

s výkonem 60 k dosahoval trvalou vysokou rychlost především díky tvarům karoserie s minimální ztrátou přenosu síly na hnací kola. Upravený typ Tatra 77 se účastnil závodu 1000 mil ČSR pro ověření vhodnosti nové koncepce. Po úspěchu vozu začali konstruktéři připravovat podklady změn pro výrobu. Cílem bylo snížení hmotnosti a zvýšení výkonu motoru pro lepší akceleraci. Koncepce „vše vzad“ byla sice na počátku přijímána některými konstruktéry s výhradami. Ale světové uznání se projevilo po zařazení typu Tatra 77 mezi stovku pozoruhodných automobilů vyrobených na světě ve XX. století. Vedle mimořádného ocenění Ledwinkových koncepcí Tatra, se dočkaly rozšíření další konstrukční novinky, na př. páteřová nosná trouba jako rovnocenná náhrada za klasický žebřinový rám a později i vyztužená podlahová plošina spojená s ocelovým rámem samonosné karoserie, které postupně ve světě nahradily klasickou kombinaci – samostatná karoserie se samostatným podvozkem.

Povedený výsledek inovace

Po několika dílčích změnách původního typu byl nakonec celý vůz přepracován a dostal označení Tatra 87. V srpnu 1936 byly pod prototypovým označením V 717 zadány podklady k výrobě nové aerodynamické karoserie s motorem Tatra 87 s prototypovým číslem V 730. Nový typ dostal konstrukčně nový osmiválec do V, vzduchem chlazený OHC s objemem válců 2968 cm³ o výkonu 75 k při 3500 ot/min. Hlavy válců dostaly ventily větších průměrů a pozměněný tvar spalovacího prostoru. Chlazení spolehlivě zajišťovaly dva dvojité ventilátory. Změny doznala přední náprava a čtyřstupeňová převodovka dostala synchronizaci třetího a čtvrtého stupně. Přepracováním celokovové samonosné karoserie a realizací dalších drobných změn byla snížena celková hmotnost



Ing. Miroslav Zikmund a Ing. Jiří Hanzelka u jedné z tater, se kterými cestovali při jejich první cestě v letech 1947–1950 (Fotografii poskytl Technické muzeum Tatra v Kopřivnici.)



Ing. Hans Ledwinka (1878–1967)

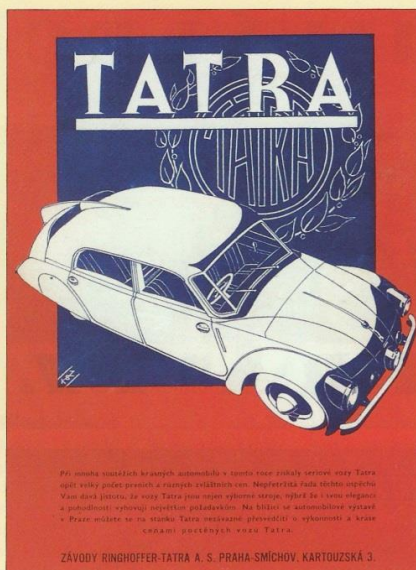
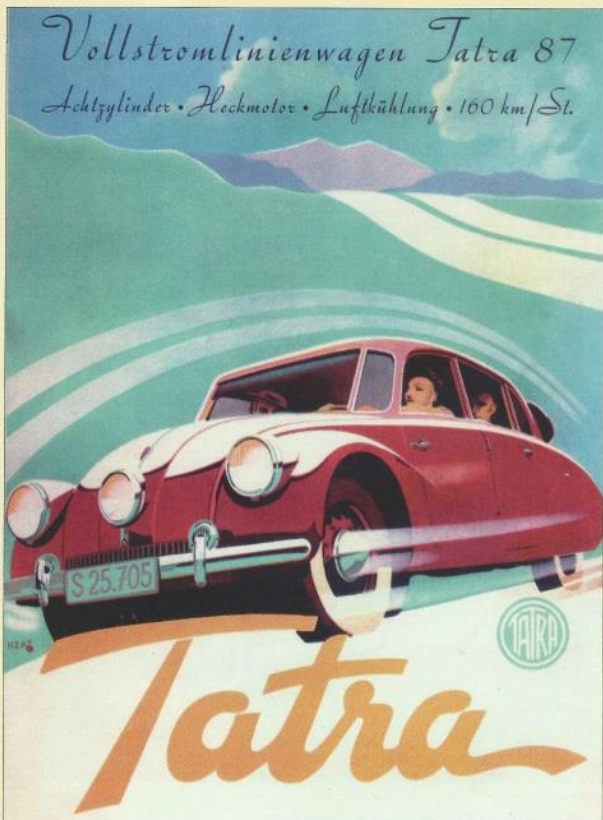
na 1370 kg. Pro náročné zkoušky byly dva vozy Tatra 87 vyrobeny v roce 1936, dalších pět kusů ověřovací série bylo dokončeno v roce 1937. Koncem téhož roku testovali zaměstnanci vedle dalších typů i Tatra 87 na dálnicích v Itálii. Ve směru na Padovu bylo dosaženo maxima 152,7 km/h. V následujícím roce byla zahájena sériová výroba, která byla ukončena v roce 1942, aby byla opět zahájena v roce 1945. V roce 1947 byla pozměněna karoserie. Přední kapota a blatníky se zaoblíly a světlomety byly zapuštěny do blatníků a kapoty. Část vozů z poválečné produkce určených pro export měla pouze dva světlometry.

Téhož roku se na cestu kolem světa vydali i cestovatelé Ing. Jiří Hanzelka a Ing. Miroslav Zikmund a automobilka přijímala objednávky, výroba typu Tatra 87 ale skončila dříve, nežli mohly být všechny vyřízeny. Cestovatelé svoje putování ukončili v roce 1950.

Za dobu kdy byla Tatra 87 ve výrobním programu, tedy od roku 1936 až do roku 1950, bylo vyrobeno 3023 kusů. Nejvyšší roční produkce byla v roce 1948 – celkem 700 kusů.

Auto k radosti a zážitkům

Současný majitel jedné z Tater 87 je příznivcem tuzemské produkce, což dokazuje i vlastnictvím několika kusů cestovních motocyklů Jawa. Tatra 603, kterou si pořídil před několika roky a která prošla náročnou opravou, kdy bylo nutné zahábit stopy brutálních amatérských zásahů na motoru, podvozku i karoserii, přispěla k touze posunout se hlouběji v tatrovské historii. Plodné bylo období konzultací s historiky,



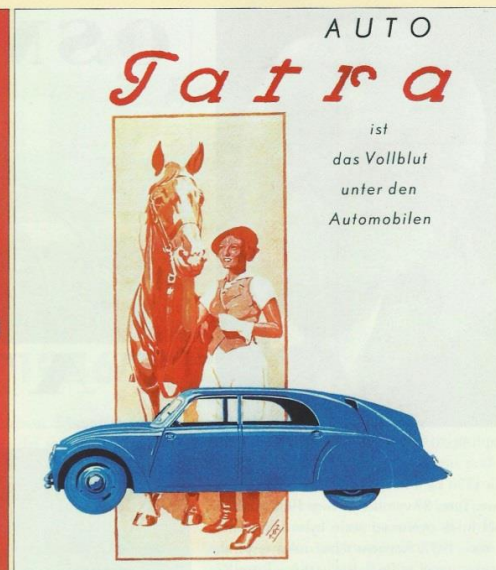
Kopie dobových prospektů Tatra 87 a Tatra 77

znalci a majitelé dalších modelů z kopřivnické produkce. Typová volba postupně dozrála a začalo sledování inzercí a nabídek typu Tatra 87. Vybraný kus byl sice nepojízdný, ale kompletní. Následoval převoz od prodejce přímo do odborné dílny, kde byl částečnou demontáží zjištěn skutečný stav

automobilu vycházející z běžného opotřebení, ale i z rozsahu škod způsobených neodbornými zásahy několika předchozích majitelů – jako třeba pokroucené ojnice, z nichž jedna vyukovala karterem. Postupně byly opraveny jednotlivé montážní skupiny, až nastal den „D“ první zkušební jízdy, prozatím ještě za asistence majitele firmy.



Na tradiční akci v závěru sezóny, kterou bývá poslední sobota v září jízda do vrchu Brno-Soběšice, se letos majitel o svém automobilu vyjádřil, že je to „auto k radosti a zážitkům“



Po prvním vyletu s manželkou začal šťastný majitel v kalendáři vybírat setkání historických vozidel. První akce s bohatým programem byl zážitek, který si manželé pamatují dodnes – v roce 2013 start na náměstí v Bystřici nad Pernštejnem. Od té doby se na veteránských akcích objevují se svou tatříčkou pravidelně.

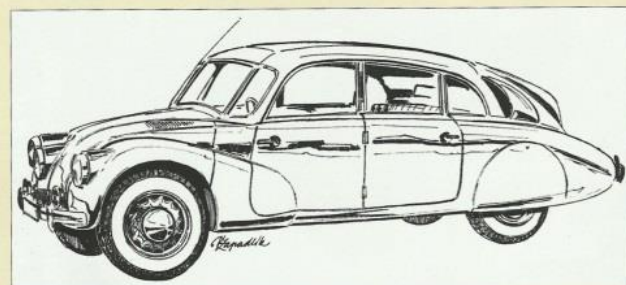
Jan Martot

Foto: autor a archiv Motor Journalu

Tatra 87, r. v. 1946

Prvním majitelem byl plukovník Josef Kalla, který si automobil převzal 23. září 1946. Potvrzení originality vydalo Technické muzeum Tatra.

Josef Kalla byl od roku 1918 pilot československého letectva. Byl také vítězem několika rychlostních a světových rekordů a držitelem mnoha cen za akrobacii. V letech 1936–1945 byl ve Velké Británii ve funkci vojenského a leteckého přidělnice. Po návratu do vlasti byl plk. generálního štábu Josef Kalla v červnu 1946 přirazen k MNO v Praze. V únoru 1947 byl povýšen do hodnosti brigádní generál. V červnu 1948 byl propuštěn do výslužby. V listopadu 1948 Josef Kalla náhle umírá. (Zdroj: Svět křídel 2006, M. Irra, Československé vojenské letectvo 1945–1950.)



Technický popis

Čtyřveřový pětisedadlový sedan s celokovovou samonosnou karosérií výrazně aerodynamických tvarů

Motor: osmiválec OHC, V 90 °, zážehový, vzduchem chlazený, vrtání 75 mm, zdvih 84 mm, objem 2968 cm³, maximální výkon 75 k při 3500 ot/min
Karburátor: JIKOV 30 SSOP



Regionální muzeum v Kopřivnici
oblasti projevů společnosti
Jako certifikovaný výrobce společnosti a společnosti
Technické muzeum Tatra
Kopřivnice 1977
148 21 Kopřivnice
Česká republika
www.tatramuseum.cz, email: techinfo@tatramuseum.cz

POTVRZENÍ ORIGINALITY
Technické muzeum Tatra tímto potvrzuje, že automobil:

TATRA 87
s číslem motoru: 221 948
s číslem podvozků: 65 195
s číslem karosérie: ...

byl oficiálně vyroben v podniku Tatra.
První majitel:
Plk. Josef Kalla - Praha XIV
objednatel: ... dodání: ... převzetí: 23. 8. 1946
obj. číslo: 303/46

Ing. Luboš Kaválek
řední společnost

K vozu majitel získal i osvědčení originality vydané Technickým muzeem Tatra v Kopřivnici roku 1946

Zapalování: bateriové Bosch 12 V
Spojka: suchá, lamelová
Převodovka: 4 + Z, stupně 3 a 4
synchronizovány
Přední náprava: výkyvná, paralelogram,
se dvěma příčně umístěnými
půleiptickými listovými pery, dva kusy
teleskopických hydraulických tlumičů
Zadní náprava: výkyvné polonápravy,
dvě šikmo umístěná čtvrtleiptická
listová pera, dva kusy teleskopických
hydraulických tlumičů
Brzdy: hydraulické na čtyři kola, ruční –
mechanická na zadní kola
Pneumatiky: 6,50 x 16
Rozchod vpředu/vzadu: 1250 mm
Rozvor náprav: 2850 mm
Šířka/délka/výška: 1670/4740/1500 mm
Maximální rychlost: 160 km/h
Objem palivové nádrže: 55 l
Pohotovostní hmotnost: 1370 kg

